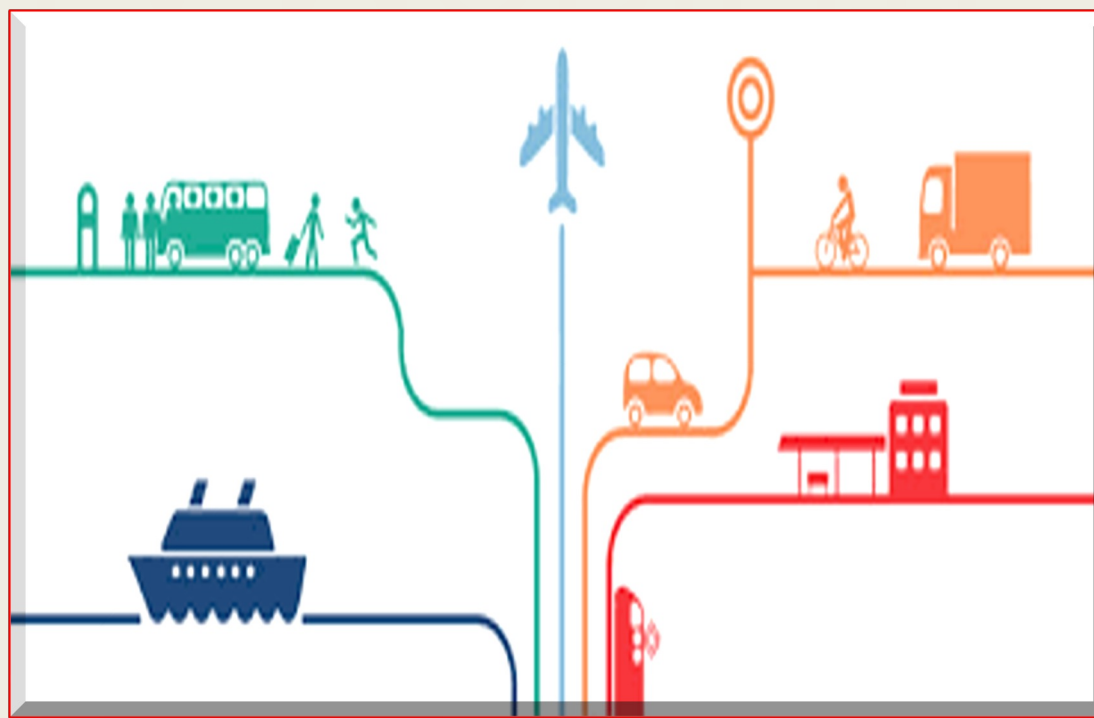


# ASSISE DE LA MOBILITE



**MERCREDI 22 OCTOBRE 2025**  
**AUDINCOURT**

## THEME 3

### Mobilité et transports publics, quelles alternatives à la voiture ?

La crise sanitaire puis économique a été utilisée comme prétexte pour justifier de nombreuses suppressions d'emplois, notamment dans les transports publics et dans l'industrie. Pourtant, les volumes de transport continuent de croître de manière structurelle, indépendamment des crises conjoncturelles.

- ✓ *La CGT s'oppose à une restructuration opportuniste des modes de transport.* Elle revendique une politique des transports cohérente avec les besoins des usagers, les impératifs sociaux et environnementaux, ainsi qu'un usage maîtrisé de l'argent public comme outil de régulation.
- ✓ *La CGT plaide pour une politique nationale, régionale et locale des transports qui articule aménagement du territoire, développement économique, politique industrielle, emploi, qualité de vie et urbanisme.*

# CELA IMPLIQUE :

- Le développement des transports collectifs via une approche multimodale pour accompagner la transition énergétique ;
- Une amélioration de la qualité de service, incluant des critères sociaux et écologiques ;
- L'accessibilité pour toutes les personnes, y compris en situation de handicap ;
- Une tarification sociale rendant les transports accessibles à tous ;
- Une démocratisation des choix et une solidarité entre territoires ;
- La prise en charge intégrale du transport domicile-travail par les employeurs ;
- La création d'un pôle public unifié de transport, garantissant le service public hors logique de marché ;
- Le renforcement du fret ferroviaire, fluvial et maritime dans une logique de service public ;
- La maîtrise publique des lignes aériennes pour éviter une concurrence destructrice avec le rail.





# REVENDEICATION CGT

- ✓ **La CGT revendique** l'arrêt des suppressions d'emplois ou liquidations d'entreprises dans les transports publics et dans l'industrie.
- ✓ **La CGT revendique** qu'il faut créer des milliers d'emplois dans ces branches qui sont liées au transport pour répondre aux besoins sociaux.
- ✓ **La CGT revendique** que les différents modes ont des caractéristiques spécifiques qui répondent à des attentes spécifiques (vitesse, capacité d'emport, adaptabilité). Il ne s'agit pas de les opposer mais au contraire d'exploiter leurs avantages, de faire jouer leur complémentarité et de définir l'équilibre le plus utile pour le pays. Le mode aérien ou la voiture individuelle ne doivent donc pas être pensés comme des victimes expiatoires. Ils ont leur place dans les solutions de transport.
- ✓ **La CGT revendique** que les réorientations liées aux choix d'aménagement du territoire, aux obligations de résultat en matière environnementale, ou aux choix industriels ne doivent pas se traduire par la destruction brutale d'emplois ou la précarisation des salariés. En ce sens, un dispositif sécurisant l'emploi et la formation pour construire des transitions volontaires doit être élaboré à partir de nos syndicats.

# 1 - Comment permettre au transport en commun de devenir une alternative crédible à la voiture individuelle ? Notamment pour les trajets domicile/travail ?

Depuis les années 1990, la dérégulation des transports a eu des conséquences sociales, industrielles et territoriales désastreuses. En supprimant les règles encadrant les prix, les conditions sociales et les barrières douanières, cette politique a servi les intérêts des grandes entreprises, au détriment de l'emploi, de l'industrie nationale et de l'aménagement du territoire. Ce processus a facilité les délocalisations, l'étalement urbain et une séparation croissante entre lieux de production et de consommation.

- Les salariés effectuent en moyenne **7,3 trajets hebdomadaires** pour se rendre sur leur lieu de travail, **74 % en voiture** (87 % en zones rurales), preuve de la dépendance à l'automobile.
- Les déplacements sont fortement concentrés aux **heures de pointe** (7h-9h et 17h-20h), avec une offre de transports publics souvent insuffisante ou inexistante.
- Les déplacements professionnels hors site concernent majoritairement les artisans, chefs d'entreprise et cadres, avec des trajets souvent longs, parfois à l'étranger, surtout chez les plus diplômés.
- Les **trajets "multimotifs"**, combinant travail et tâches domestiques (accompagnement d'enfants, achats, etc.), concernent surtout les femmes, les parents, et les cadres, et sont plus longs que les trajets directs.

Dans ce contexte, **l'absence de services publics adaptés**, notamment en zones rurales, combinée à une plus grande flexibilité des horaires de travail, accentue les inégalités sociales et territoriales.

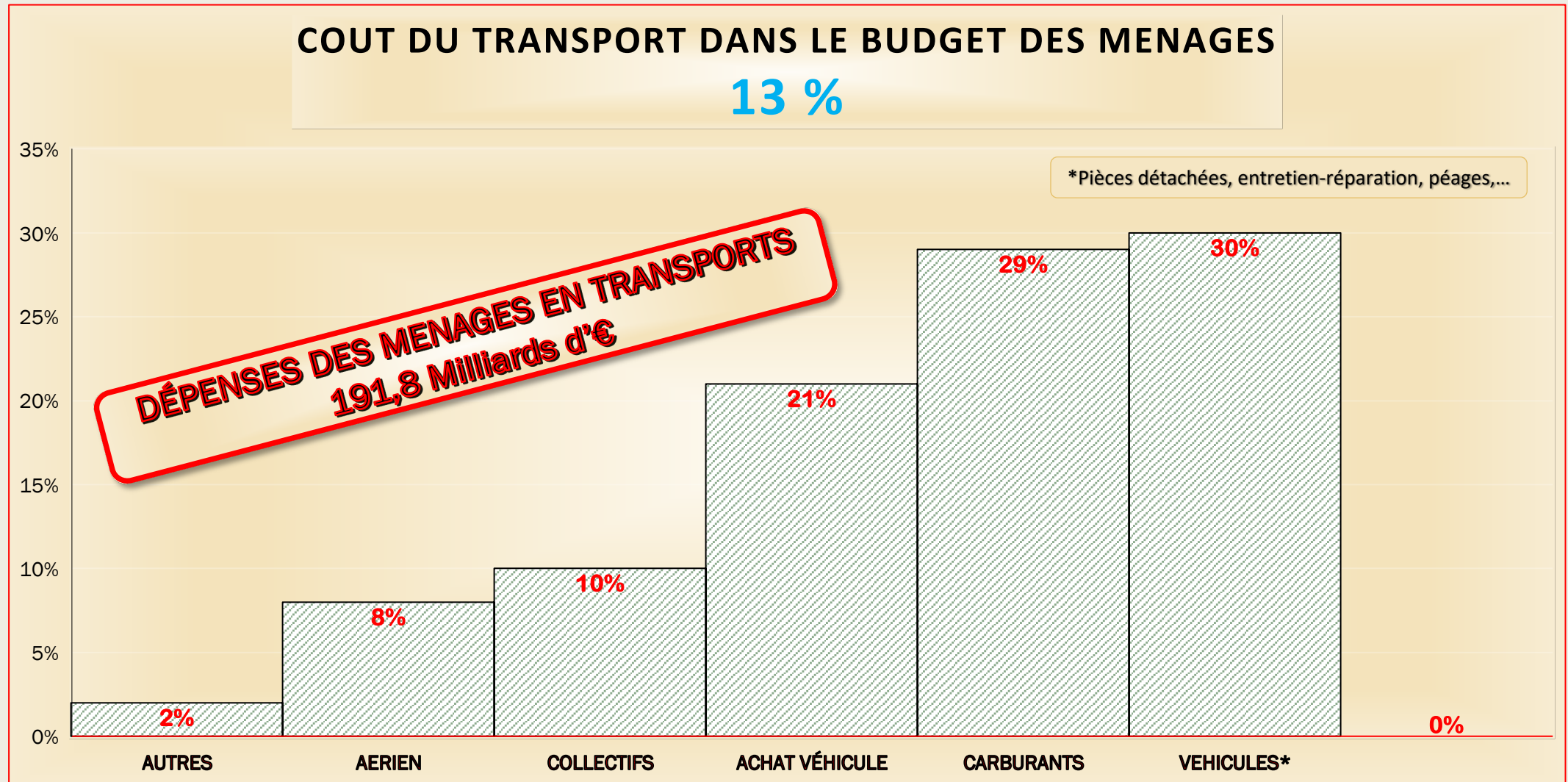
Globalement, la dérégulation a fortement nui :

- **À l'emploi** dans les secteurs ferroviaire, aérien et routier.
- **À l'aménagement du territoire**, en renforçant les déséquilibres.
- **À la souveraineté industrielle**, en supprimant des milliers d'emplois et en délocalisant la production.
- **Et à la lutte contre la pollution**, en favorisant la route au détriment du rail ou du transport collectif.

## **LA CGT REVDIQU**

- ✓ **Une rupture avec la gestion libérale et dérégulée du transport.**
- ✓ **Renforcement de la présence, le pouvoir de propositions des représentants des salariés à tous les niveaux de concertation où s'élaborent et se mettent en œuvre les politiques en interne dans les entreprises.**
- ✓ **La création et l'ouverture aux citoyens/usagers, salariés des transports et aux élus, les structures de débat public et de consultation pour élaborer de nouvelles propositions répondant aux divers besoins de transport multimodaux.**
- ✓ **D'exercer une gestion publique intégrale afin que la puissance publique dispose de leviers directs d'intervention.**
- ✓ **La maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir de la logique de concurrence avec le rail et le low-cost aérien fortement subventionné.**

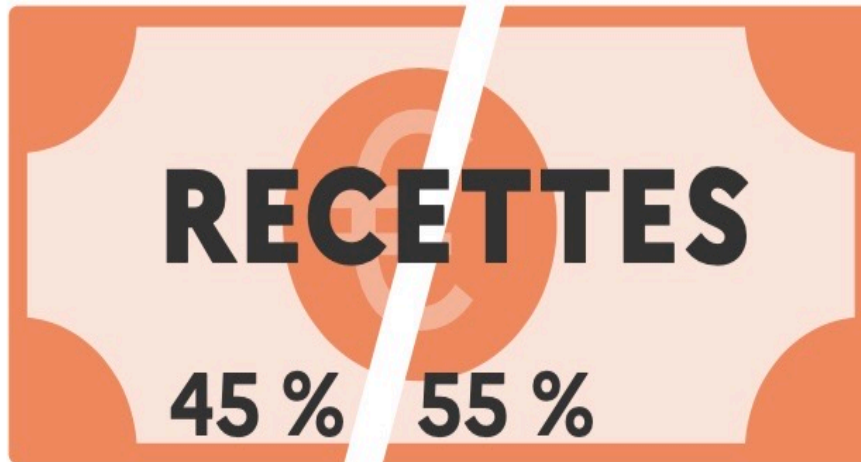
## 2 - Gratuité des transports publics, une solution pour le pouvoir d'achat et l'environnement ?





# Recettes et dépenses publiques liées au transport

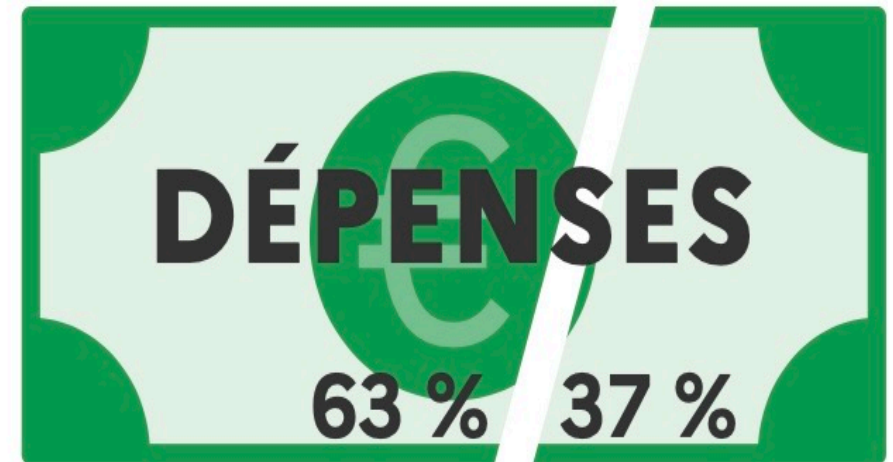
**66,2 milliards d'€ en 2023**



Taxe intérieure de  
consommation  
sur les produits  
énergétiques

Autres  
taxes

**73,3 milliards d'€ en 2023**



Fonctionnement

Investissements

## A - Contexte général : Concurrence et financement public.

L'ouverture à la concurrence dans les transports, notamment via le développement du **low-cost** (aérien, routier, ferroviaire), a souvent entraîné une **dégradation de l'offre**, du **dumping social**, et une **forte dépendance aux subventions publiques**, sans réduction significative des prix pour les usagers.

Dans les transports **conventionnés**, les tarifs ne dépendent pas de la nature des opérateurs (publics ou privés), mais bien **des décisions politiques des autorités organisatrices**. Le financement repose en grande partie sur les **collectivités locales** et le **versement transport des entreprises**, les recettes voyageurs ne couvrant qu'environ **25 à 30 %** des coûts.

Le **transport reste un secteur massivement soutenu par l'argent public**, quels que soient les modes :

- **16 milliards €/an** pour la route (50 % des investissements publics),
- **10,5 milliards €/an** pour le rail (21 % des investissements),
- Des montants historiques d'investissement favorisant la route (88,2 Mds € depuis 1970) au détriment du rail (54 Mds €).

**Cette situation montre que la concurrence n'est pas synonyme d'efficacité économique, ni de baisse des aides publiques. De nombreux échecs d'opérateurs privés en Europe (Allemagne, Suède, Royaume-Uni) ont même nécessité des retours au service public.**

## B. Un contexte territorial dégradé :

Les **réformes territoriales**, la **métropolisation** et la **hausse du coût du logement** en centre-ville poussent les populations en périphérie, créant de nouveaux besoins en transport non couverts. À cela s'ajoute la **fermeture de lignes ferroviaires**, l'**obsolescence des infrastructures** et la **disparition des services publics de proximité**.

## C. Gratuité des transports publics :

La **gratuité** des transports publics, bien qu'elle fasse débat y compris en interne à la CGT, est une proposition qui ne faut pas écarter complètement pour répondre aux défis sociaux, écologiques et économiques.

### AVANTAGES

- ✓ **Environnement** : Réduction de la pollution, des embouteillages, et des émissions de CO<sub>2</sub>.
- ✓ **Pouvoir d'achat** : Soulagement pour les ménages modestes, accès facilité à l'emploi et aux services.
- ✓ **Simplicité** : Fin des tickets, réduction de la fraude, fluidité d'accès.
- ✓ **Dynamisme local** : Plus de mobilité = plus de consommation dans les commerces locaux.
- ✓ **Changement de comportements** : Incite au recours aux transports collectifs.



## INCONVENIENTS

- => **Coût élevé** : Perte de recettes à compenser par des impôts ou des financements publics solides.
- => **Qualité** : Si les moyens manquent, la qualité du service peut se dégrader.
- => **Incivilités potentielles** : Une gratuité mal accompagnée peut engendrer une moindre valorisation du service.
- => **Effet limité sur les automobilistes** : La gratuité attire surtout les piétons ou cyclistes ; la dépendance à la voiture persiste, notamment en zones rurales.
- => **Problèmes logistiques** : Besoin d'adapter l'offre à une fréquentation accrue.

**La gratuité des transports publics n'est pas la solution miracle.  
Elle constitue un outil efficace pour renforcer l'égalité sociale,  
améliorer la qualité de vie, lutter contre la pollution et soutenir  
l'économie locale.**

**À condition qu'elle soit pensée dans le cadre d'une véritable  
politique publique multimodale, dotée de financements  
pérennes, d'un service de qualité, et libérée des logiques  
concurrentielles de court terme.**

## La CGT REVENDIQUE

- ✓ **De lutter contre le cout du capital et donc de la CONCURRENCE.**
- ✓ **La prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs.**
- ✓ **De répondre aux besoins des usagers avec des principes clairs : « égalité, solidarité, qualité, accessibilité, sécurité, ponctualité ».**
- ✓ **De maintenir et développer le versement transport aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT).**
- ✓ **D'imposer des exigences de qualité, de sécurité, environnementale et sociale. En l'absence de régie, exiger leur intégration dans les cahiers des charges et contrats de transport de délégation de service public ainsi que leur contrôle.**
- ✓ **D'exiger le retour en régie des transports et la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics, pour que les services de transports cessent d'être soumis à la loi du marché et pour garantir les obligations prioritaires de services publics en vue de répondre aux besoins de qualité et de sécurité.**

# La CGT REVENDIQUE

- ✓ De mettre en cohérence les tarifications en imposant des péréquations tarifaires au niveau national et local, pour préserver l'égalité d'accès aux transports.
- ✓ De créer un pôle public financier,
- ✓ De renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes, privatisées en 2005, s'intégrant dans un grand service public routier national sous contrôle et maîtrise publique.
- ✓ En matière sociale, fiscale ou tarifaire, la mise en place de normes de haut niveau qui empêchent le dumping social ou écologique.



# 3 - Enjeux environnementaux et aménagement du territoire, Impact des politiques de mobilité sur la réorganisation des villes et des industries.

## CHIFFRES CLES DES TRANSPORTS (édition 2025 - ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique) :

Les transports représentent 13% des dépenses de consommation des ménages, contribuent pour 10% au Produit Intérieur Brut (PIB) et constituent le premier poste d'émission de gaz à effet de serre de la France.

### TRANSPORT DE VOYAGEURS (STAT 2023). :

- 1033 MILLIARDS DE VOYAGEURS-KILOMETRES (transport d'un voyageur sur 1 km).
  - 82 % véhicules particuliers,
  - 11 % transports ferrés,
  - 5% cars, bus et tramways,
  - 1 % transport aérien.

### TRANSPORT DE MARCHANDISES : (STAT 2023) :

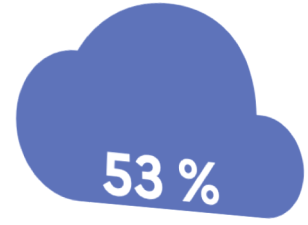
- 331 MILLIARD DE TONNES-KILOMETRES (TRANSPORT D'UNE TONNE SUR 1 KM)
  - 52 % poids lourds et VUL (Véhicules Utilitaires Légers) sous pavillon Français,
  - 37 % poids lourds et VUL sous pavillon étrangers,
  - 9 % Ferroviaire,
  - 2 % fluvial





# Émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs

**126,8 millions**  
de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2023



  
Voitures  
particulières



  
Poids lourds



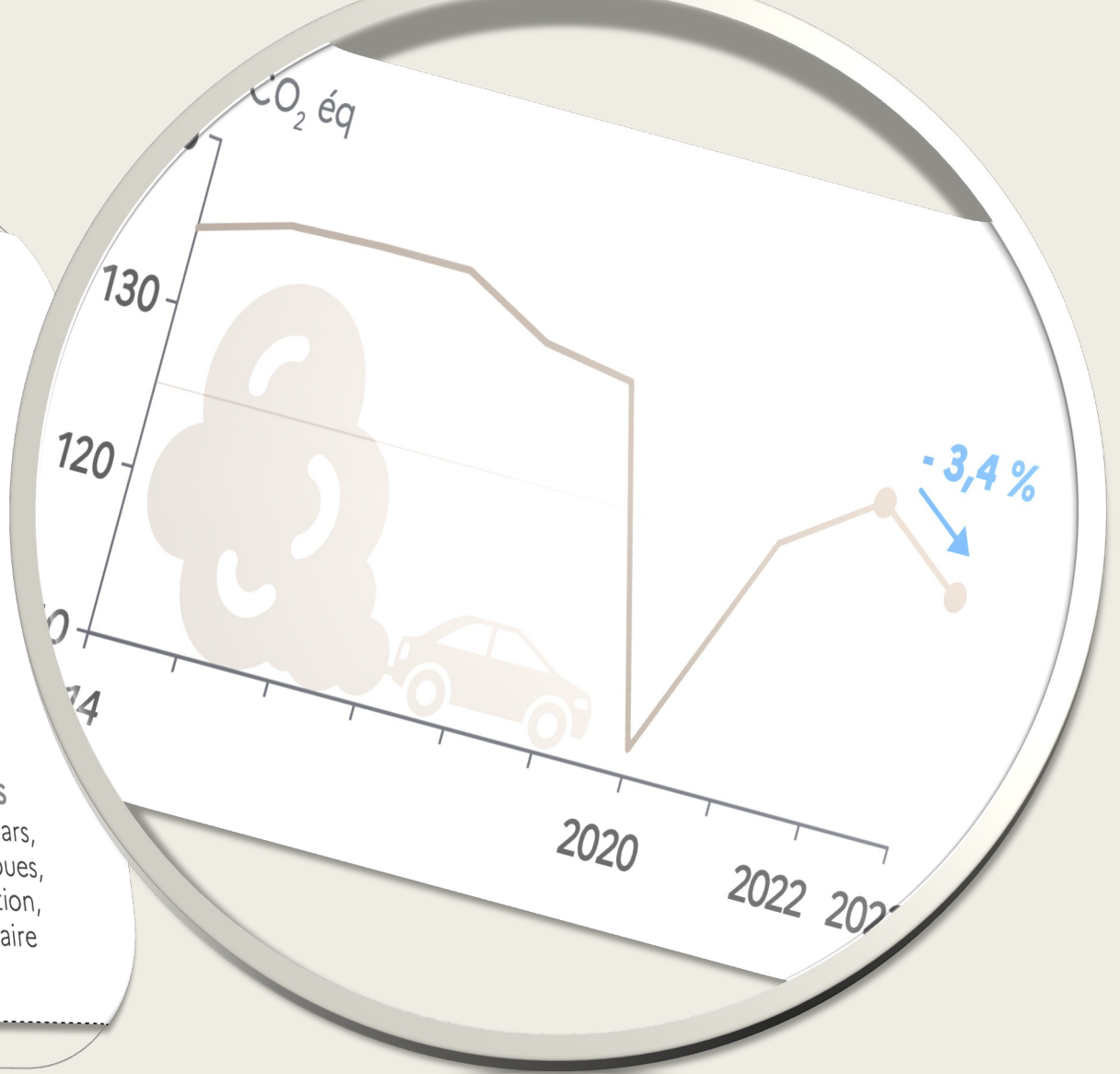
  
Véhicules  
utilitaires  
légers



  
Aérien



Autres  
Bus et cars,  
deux-roues,  
navigation,  
ferroviaire








5050 5055 505

## Évolution des besoins en transport (d'ici à 2050)

### **Transport de voyageurs :**

**Croissance globale prévue :** +33% (dont +11% liée à la croissance démographique).




**Objectif politique :** Réduire la part de la voiture individuelle en doublant la part des transports collectifs.

MODE DE TRANSPORT	PART MODALE	PROGRESSION/MULTIPLICATION
 Voiture individuelle	+ 63,5%	Volumes stables à 807,7 Mds voyageurs.km
 Autocar / autobus	+ 15%	x2,3 (190 Mds voyageurs.km)
 Train	+ 20%	x2,5 (117 Mds voyageurs.km)
 Avion (vols intérieurs)	+ 1,5%	Progression à 19,1 Mds voyageurs.km
 Fluvial	+ 4%	x3,5 (23,5 Mds voyageurs.km)



## Transport de marchandises :

Croissance globale prévue : +80% d'ici 2050.

MODE DE TRANSPORT	PART MODALE	PROGRESSION/MULTIPLICATION
 Routier	+ 76%	+ 55% (447,5 Mds tonnes.km)
 Ferroviaire	+ 20%	X 3,6 (117,8 Mds tonnes.km)
 Fluvial	+ 4%	X 3,5 (23,5 Mds tonnes.km)

**Les enjeux sont donc extrêmement importants puisque selon les objectifs, les moyens à mettre en œuvre sont d'ampleur différente.**

**Passer en 25 ans de 29,4 milliards de tonnes.km de marchandises transportées par train à 117,8, suppose de trouver l'équivalent d'environ 700 fois la liaison Perpignan-Rungis alors que le Gouvernement peine à faire repartir cette unique liaison.**

## COUT EXTERNE DES TRANSPORTS

Les transports sont les plus gros contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre 31 % est issu du mode routier en quasi-totalité.

- La pollution de l'air représente, chaque année, un coût de 101,3 milliards d'euros, dont 3 milliards d'euros pour la Sécurité sociale selon l'OMS et l'OCDE.
- Le coût des accidents corporels de la route est de 37 milliards d'euros par an. Ceux de la saturation routière représentent 20 milliards d'euros (consommations de carburants et sur les temps perdus dans les embouteillages).
- Usure des infrastructures : un camion de 30 tonnes use la chaussée 10 000 fois plus qu'une voiture particulière. Les ouvrages d'art (ponts et tunnels) sont très dégradés et appellent des investissements de régénération très élevés.
- Il existe une forte distorsion du financement des différents modes de transport. Par exemple, la SNCF doit financer sur fonds propres 40 % de son infrastructure lorsque 99 % du réseau routier est financé par la puissance publique.
- Il y a une balkanisation du secteur des transports, dominé par les modes routiers générant des coûts externes. Des profits sont réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- Les entreprises donneuses d'ordre du trafic des marchandises et de transport routier ne payent pas le coût réel. Les collectivités locales et l'État manquent de crédits pour assurer l'entretien et la sécurité des routes.

**Les récentes annonces du Gouvernement sur une stimulation de la demande ne sont pas à la hauteur des enjeux et laissent une nouvelle fois les mécanismes de marché piloter les évolutions.**

- La CGT revendique le doublement de la part des modes doux d'ici 2050,
- La CGT revendique que les grandes compagnies de transport soient des entreprises publiques,
- La CGT revendique que la rupture avec la dérégulation s'illustre particulièrement dans la gestion des personnels avec le renforcement de l'emploi de qualité, des statuts et des conditions sociales des personnels.
  - la CGT revendique l'instauration d'une sécurité sociale professionnelle.
  - La CGT revendique une place centrale aux travailleuses et travailleurs et au citoyens/usagers dans les processus de décisions.
  - La CGT propose d'aborder la gratuité en partant des expériences réalisés dans certaines collectivités en s'inscrivant sur une démarche en faveur des plus démunis, les populations, les privés d'emplois, les étudiants et scolaires.
  - Les coûts sociaux et environnementaux supportés par la collectivité doivent être internalisés pour constituer le juste coût des transports de marchandises. Cette internalisation des coûts doit s'inscrire dans une réforme globale de la fiscalité.

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

**REMERCIEMENTS**

**Syndicat CGT des cheminots de Belfort/Montbéliard et Environs,  
UL CGT d'Audincourt,  
UD CGT du Haut - Rhin,  
UIT CGT - Union Interfédérale des Transports**